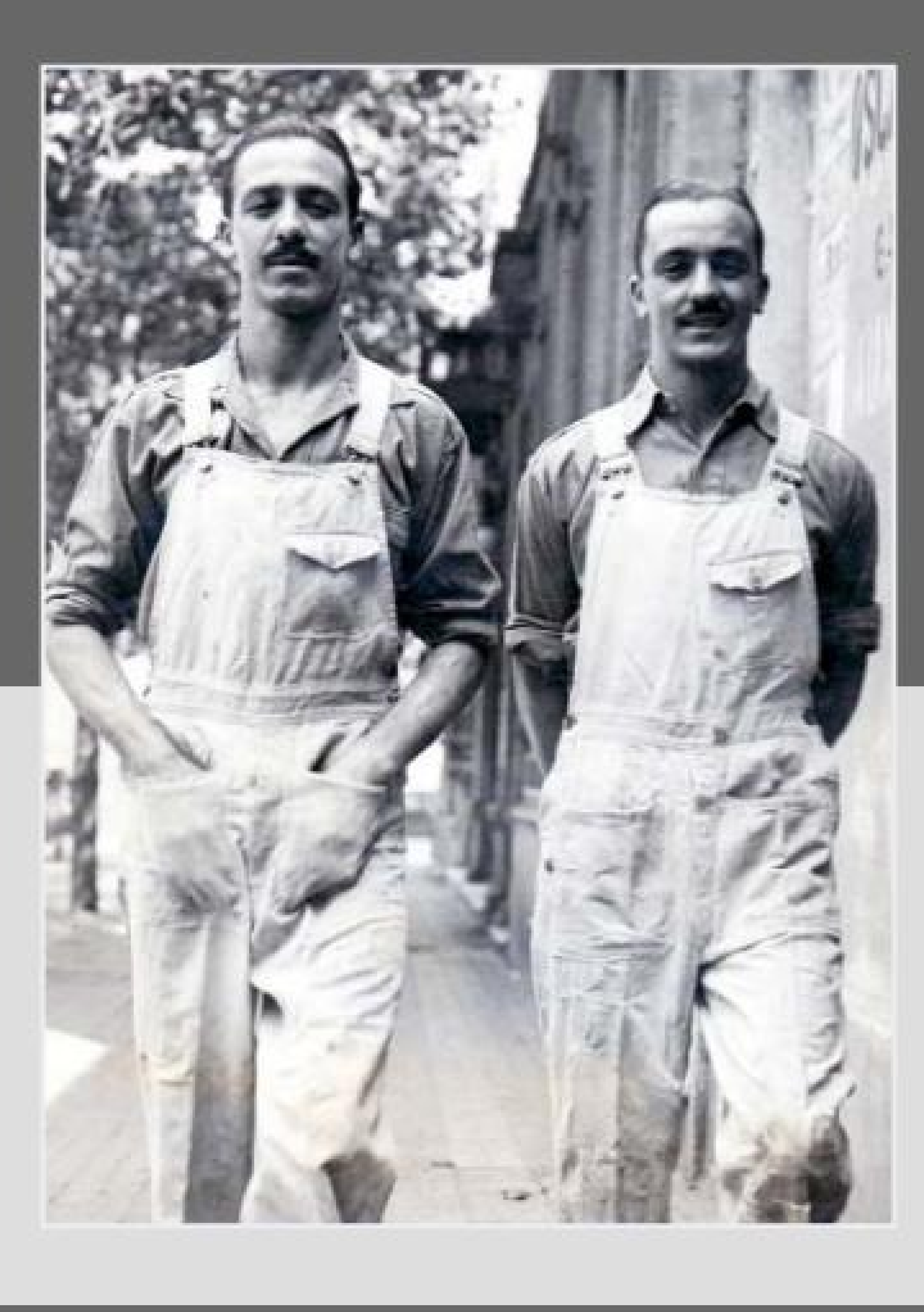


Rambler Ambassador

SUMARIO

Autohistoria Revista Digital. Número 17 // Julio 2015







Editorial

Llegamos a esta publicación con el orgullo y la satisfacción de haber formado parte, en calidad de expositor, de la reciente edición del Salón Internacional del Automóvil de Buenos Aires. En el stand de Autohistoria rendimos un merecido homenaje a Industrias Kaiser Argentina. La admiración que despertaban en el público los autos exhibidos dio cuenta de la vigencia de los clásicos argentinos.
Y ya que estamos con IKA, recordamos a uno de sus modelos más admirados, el aristocrático Rambler Ambassador. Un auto que puso muy alta la vara del lujo y la sofisticación en la industria automotriz nacional de los 60 y primera mitad de los 70.
De paso, recorrimos el salón y te contamos las novedades que presentaron tanto los fabricantes locales como los importadores.
Repasamos parte del automovilismo argentino, Federico Kirbus nos retrata las locuras de Oscar Gálvez y te completamos la historia de las Liebres.
Visitamos la muestra de clásicos del Autoclub Berazategui y festejamos los 37 años de CAdeAA.
Camión Argentino nos habla de un clásico eterno de las rutas y calles argentinas, el Mercedes Benz 1114.

Y mucho más. Gracias por acompañarnos.

Staff
Editor
Gustavo Feder
Colaboradores
En esta edición: Federico Kirbus, Hernán Martínez, Abel Ceverio y Emiliano Passarelli.
Fotografía
Carlos Alfredo Pereyra, Gustavo Feder.
Diseño
Exodo Diseño Nativo
Correo
info@auto-historia.com.ar

Argentina, quinto exportador mundial de camiones



Según un informe dado a conocer por la Fundación Exportar, las exportaciones argentinas de camiones se consolidaron en los últimos tres años en cifras superiores a los 500 millones de dólares. El positivo comportamiento de los envíos al exterior le permitió a nuestro país convertirse en el 5º exportador mundial de camiones, superando a grandes productores mundiales como China, Brasil, Canadá y Rusia.
El trabajo muestra a América Latina como el principal destino de las exportaciones argentinas, en la medida en que durante el año 2014 la región alcanzó una participación del 97% en el total exportado.
Precisamente, ese año las exportaciones argentinas para el transporte de mercaderías fueron de 687 millones de dólares, un incremento del 15% respecto al anterior. De esta manera, Argentina participa con un 2,4% del total de exportaciones mundiales por detrás de los líderes Méjico, Estados Unidos, Tailandia y Japón.
Los mercados de destino más destacados fueron Brasil, hacia donde se dirigió el 62,1% de lo exportado y Méjico con un 31,75 de participación. Otros países que recibieron productos argentinos, aunque en menor escala, fueron Uruguay (2,7%), Colombia (1,5%) y Chile (1,0%).
En cuanto al origen provincial de los envíos nacionales, se destaca Buenos Aires con el 87% de las exportaciones, seguida por Córdoba.
El informe destaca la evolución registrada en el período 2010-2014 con un alza del 37,1 % de los montos comercializados. Por su parte, durante los tres primeros meses de 2015, las exportaciones superaron los 138 millones de dólares, un incremento del 18% en relación al año anterior.

Volkswagen, la marca mas vendida del primer semestre

Confirmando el excelente momento en materia de productos y de nuevos lanzamientos, Volkswagen alcanzó de enero a junio una participación de mercado de 19,3%, con 57.951 unidades comercializadas. Estas cifras convierten a la marca alemana en la automotriz más vendida del año. La gama VW, compuesta por 21 modelos y más de un centenar de versiones, explica en parte el liderazgo que renueva la marca por décimo segundo año consecutivo. El Gol, por su parte, es el modelo más elegido por el cliente argentino, con 15.619 nuevos patentamientos.

Ford presentó el Nuevo Focus para el mercado argentino



Durante el reciente Salón del Automóvil, Ford presentó el nuevo Focus, vehículo de plataforma global, con un diseño renovado que expresa la evolución del Kinetic Design y tecnologías inéditas para su segmento.
El nuevo Focus eleva una vez más el estándar en materia de conectividad y confort de manejo e incorpora nuevos sistemas de seguridad inteligente para asistir al conductor, como el Active City Stop y el sistema de asistencia para el estacionamiento.
Gracias a los avanzados sistemas de asistencia al conductor y a los numerosos elementos de protección a los pasajeros, el nuevo Focus ofrece máxima seguridad para todos los ocupantes. El Focus ha obtenido la máxima puntuación, 5 estrellas, otorgado por el organismo LatinNCAP
Este vehículo, última generación del mediano global de la marca, será comercializado en el mercado argentino en sus versiones cuatro y cinco puertas. Como su antecesor, es una de las dos plataformas globales fabricadas en la planta productiva de General Pacheco.
El nuevo Focus es parte del plan de inversiones de USD 220 millones recientemente anunciado por Ford para su operación en el país. Dicho plan de contempla la renovación de los productos globales fabricados en la Argentina, la modernización de los procesos productivos en su planta y un ambicioso plan de localización de autopartes.
En la Argentina, durante el año 2014 y en lo que va del 2015, el Focus se consolidó como líder absoluto en el segmento de autos medianos.

Leve repunte en las ventas de julio

Según cifras publicadas por la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA), los patentamientos de julio mostraron una leve recuperación respecto al mes anterior. Con 44.819 unidades comercializadas, la actividad registró una mejora del 4,44%.
De cualquier manera, el incremento no alcanza para revertir la tendencia negativa en el acumulado del año, cuando los patentamientos sumaron 370.658, un 15,16% menos que los registrados en 2014. Del total, 206.937 fueron aportados por las terminales radicadas en el país (55%).
El Volkswagen Gol (2879), el Chevrolet Classic (2847) y el Fiat Palio (2665) encabezaron el podio de los más vendidos en la categoría automóviles de pasajeros, mientras que en utilitarios, la Toyota Hilux (2785) ratificó su liderazgo, seguida por la Ford Ranger (1702) y la VW Amarok (1514).
La leve mejora de junio-julio sumada a la prórroga del acuerdo con Brasil y la liberación de dólares para la importación despiertan moderadas expectativas de recuperación para lo que resta del año.

De San Juan al mu



Luego de muchos años de buscar amantes de los Fiat IAVA, un grupo de sanjuaninos admiradores de la marca recibieron el estímulo del Club IAVA Buenos Aires para armar la primera institución de ese modelo del interior del país. El 12 de diciembre de 1999 dieron el puntapié inicial para constituir la Asociación de Automóviles Fiat IAVA San Juan. A partir de 2006, la institución se convirtió en la 1a Asociación de Automóviles Fiat IAVA del país, integrada por socios de todo el país y del exterior.

El primer objetivo es tratar de rescatar la mayor cantidad de registros de automóvi-



***La Asociación de Automóviles Fiat IAVA San Juan** nació a fines de los 90 con la firme intención de mantener viva la historia de una marca automotriz legendaria del país*



Dos exponentes del mundo IAVA. Arriba el Fiat 125 SE y abajo el más pequeño Fiat 133.



DNI
Nombre:
Asociación de Automóviles Fiat IAVA San Juan
Fecha de fundación:
12 de diciembre de 1999
Lugar de reunión:
Av. España y Calle 25 de Mayo Estación de Manuel Belgrano
Fecha de reunión:
Segundo domingo de cada mes
Sitio web:
www.iavasanjuan.com.ar



les Fiat IAVA tanto a nivel provincial como nacional, como así también en el plano internacional, ya que se exportaron vehículos IAVA a varios países de Sudamérica.
Además, la asociación se propone concientizar sobre la manutención de todos los vehículos y su buen uso en la vía pública, con la consigna de respetar todas las leyes de tránsito vigentes en la actualidad.
También promueve la creación de filiales a lo ancho y a lo largo de todo el país, para difundir y contar la historia de la leyenda de los 4 Hexágonos a más de 40 años de su fundación, sin encontrar precedente de



una marca así en nuestro país.
A nivel local y regional, el objetivo central es devolver a la comunidad de la Provincia de San Juan la confianza y el cariño que les ofrecen a diario y, al mismo tiempo, promover la cultura y el turismo de San Juan por toda Argentina.
En materia de automovilismo deportivo, la asociación apoya esta actividad en todas sus formas y en todas sus categorías, tratando de que este logre un avance continuo y creciente, además de reconocer y agasajar a todos los pilotos que defendieron e hicieron grande al Fiat IAVA.
La intención es que la agrupación pueda estar del lado de adentro del mundo de las carreras y llegar a ser parte de él. El apoyo es logístico, publicitario y de la manera que le sirva al mundo de la velocidad.
A principios de noviembre de 1999, Marcelo Galaburrí y Miguel A. Gálvez crearon el sitio web de la asociación, luego de comprobar que la red estaba llena de amigos amantes del IAVA con ganas de saber más. Hoy constituye un lugar donde todos los admiradores de los 4 hexágonos pueden sacarse sus dudas, inquietudes y expresarse a través de anécdotas, experiencias, críticas y sugerencias.
Con más de una década y media de fidelidad al IAVA y con sede social propia, la Asociación de Automóviles Fiat IAVA San Juan es hoy el indiscutido referente nacional de la marca. ⌘









El Kikito, incursión IAVA en la moda Buggy. El Duna SCX fue el último desarrollo de la empresa de los 4 hexagonos. El 128 TV, el primero y más típico IAVA.

GLASURIT PRESENTE EN EL 7° SALÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL





Glasurit, la marca de Repintura Automotriz de BASF estuvo presente en el 7° Salón Internacional del Automóvil con un stand de 463 mts2 con cabina de pintura, laboratorio de colores, 5 puestos de trabajo para autos y espacio para recibir clientes.

En la exposición se realizó el lanzamiento de ***Classic Car Colors***, la solución para la pintura de su auto clásico cuando los efectos del tiempo comienzan a generar ligeros desperfectos. Glasurit dispone del mayor archivo de tonos de color del mundo, contando con fórmulas de colores de autos desde 1930, tanto Norteamericanos como Europeos o Argentinos.

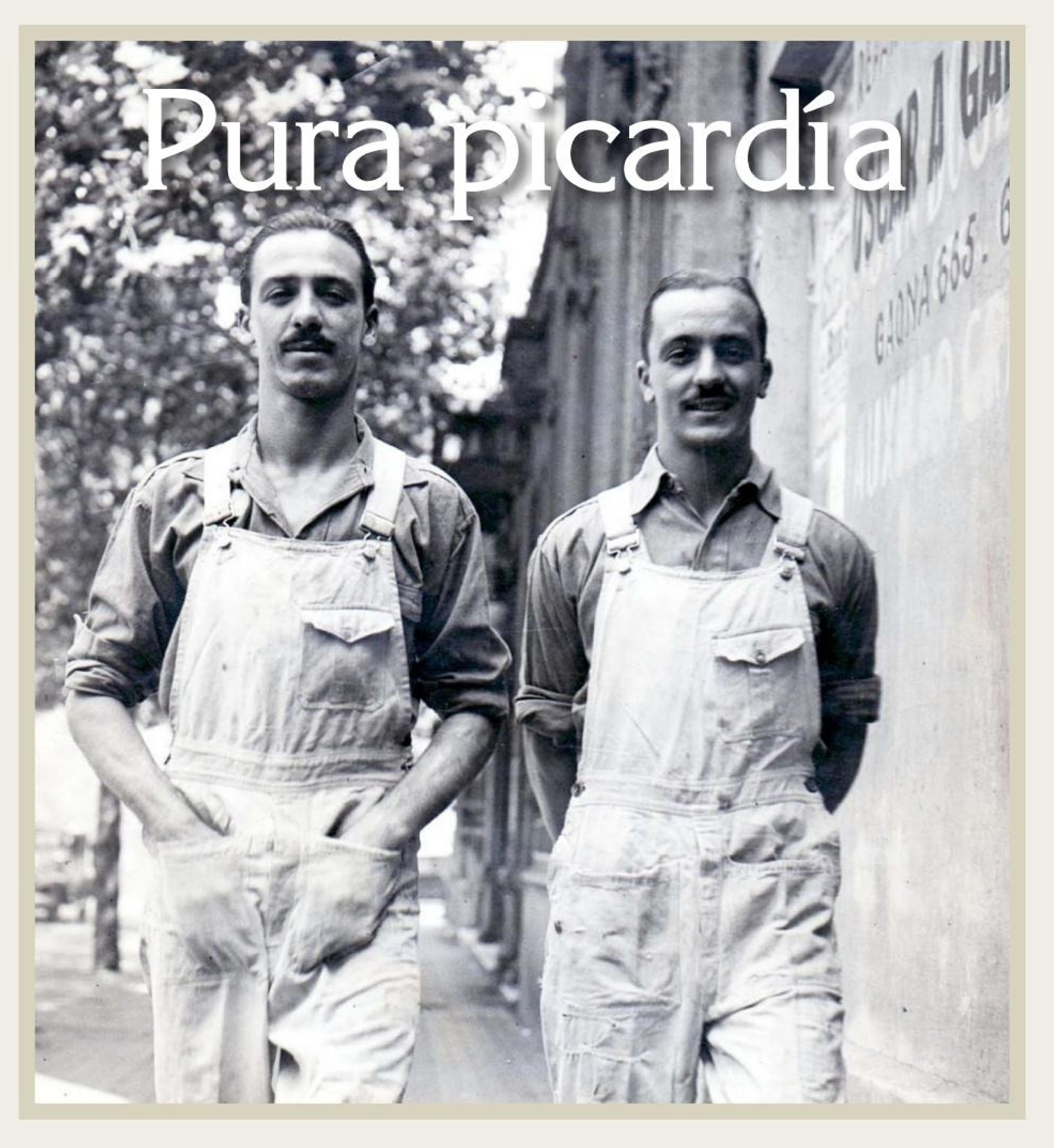


Una marca de
BASF
We create chemistry

www.glasurit.com



Pura picardía



Oscar Gálvez fue un piloto diferente y desprejuiciado. *Muchas de sus inexplicables maniobras eran resultado de su picardía y nos enseñan que el Aguilucho no era brujo, solo más ingenioso que otros.*

Cuando uno en la vida comienza a tener sobrinos, apenas los purretes crecen comienzan a pedir "Tío, volvé a contarnos aquella linda historia de…". Y cuando se llega a la edad Augusta, son amigos los que quieren escuchar anécdotas de hace tiempo y a lo lejos.
Por eso puede que algunas de las vivencias de Oscar y Juan (¿para qué aclarar Gálvez?) ya las he contado, pero que los jóvenes talvez nunca escucharon.
Aquí van entonces algunos episodios con El Aguilucho.
Primero, dónde vivían y trabajaban:
Gaona 663, Díaz Velez 5495 y Soler 4157
En esta última dirección (taller abajo con vivienda en el piso superior) convivieron Oscar y Juan hasta la separación, ocurrida en los años de la guerra. Juan le compró la parte a Oscar, quien en primera instancia se fue a trabajar al fondo del taller de un mecánico de apellido Benvenuto.
A la vuelta tenía su "llerta" un genial carburista (¿todavía existen?; creo que ya no) "Dientito" Vázquez.
Yo había oído contar de aquel malabarismo con que Oscar asombraba a los pilotos europeos de las primeras temporadas internacionales metiendo la marcha atrás con el coche en pleno movimiento. Pero como nadie sabía explicar cómo, no lo entendí.
Hasta que un día, caminando por Avenida Gaona, me topo en la calle con Oscar. Andaba en un Mercury sedán amarillo y negro y de improviso me dice: "¿Quiere ver, Kirbus, cómo meto el retroceso sin parar al auto?"



Dicho y hecho. Me subo, avanzamos por Gaona y El Aguilucho pone el Mercury sobre las vías del tranvía (que todavía circulaban), una brevísima frenada, suelta el pedal y el coche sigue rodando. Luego lo para del todo y me pregunta "Fíjese", larga el pedal de embrague y el vehículo comienza a rodar hacia atrás.
¿En que consistía el truco? En que durante la breve frenada las ruedas, bloqueadas, patinaban sobre los rieles, que era el instante cuando Oscar metía la marcha atrás.
Había que tener un dominio total sobre la mecánica, y Oscar lo tenía. ¡Atrévete vos!
Entre muchas más, esta otra: cuando en la pista de pruebas de Ford doblaba con un Fairlane en tres ruedas y hasta por momentos en dos para asombro de un grupo de periodistas europeos. ⌘

Clásicos para todo



Gratis y de excelencia es una combinación poco usual, pero el Autoclub Berazategui lo hizo posible una vez más. Más de 100 vehículos (alrededor de 70 autos y 40 motos), especialmente seleccionados y en perfecto estado de conservación y funcionamiento, fueron distribuidos en el amplio y cerrado espacio que dispone el Municipio de Berazategui. La organización dispuso islas temáticas donde las unidades eran agrupadas de acuerdo a su época, origen o tipo.

Nota y fotos: Gustavo Feder

***Entre el 17 y 19 de julio** se pudo disfrutar en el Centro de Actividades Roberto de Vicenzo de la cuarta Expo Autoclub Berazategui.*


Coupé nacional, Dodge GTX


Chasis de Ford Tudor 1935

Gentilmente invitados, Autohistoria tuvo el privilegio de formar parte de un espacio dedicado a los autos de producción nacional. En la isla se rindió un nuevo homenaje a IKA con un Ambassador de 1962 y un Rambler Classic de 1963. Los autos fabricados en Córdoba compartieron cartel con un SIAM Di Tella 1960 (pintado de taxi), dos pick up Ford F-100, un Auto Union 1000S y el clásico duelo Ford Falcon-Chevrolet 400.

En otro sector de la muestra se destaca-


Una muy buena recreación de un Citroën 11B Traction Avant Coupé


Chevrolet Roadster de 1927



El popular Rastrojero, una lancha y el Justicialista Sport.


Uno de los pocos 1200 Torino 380w

ban cuatro históricas coupes nacionales como un Torino 380 w de 1967, Dodge GTX, Fiat 1500 y Chevy. Estos deportivos argentinos se entreveraban con dos pura sangre norteamericanos: Chevrolet Corvette Stingray y Camaro RS.
El Club IAME exhibió un Rastrojero, un Justicialista Sport y una original lancha construida en plástico reforzado y con un curioso remate tipo libro, similar a los Impalas de fines de los 50.
Cerrando el capítulo nacional, el Peona GP1 de 1914 ostentaba orgulloso su rol de pionero de la construcción nacional, mientras que en otro sector se diputaba un duelo nacional de los 80: Ford Sierra – Renault Fuego.
Los amantes del doble chevron pudieron disfrutar de una muy buena reproducción de un Citroën 11B Traction Avant Coupé, un original C6 de 1928 y un DS de fines de los 50. Entre las rarezas se destacaron





SIMCA Ocean Coupé de 1959



Motonetas Vespa





Peona GP1



Citroën C6 de 1928

un SIMCA Ocean Coupe de 1959, un Auto Union Fissore, un Opel Rekord de 1967 y un Adler Trumpf Junior de pre-guerra.
Los clásicos norteamericanos se repartieron entre ejemplares de General Motors tales como Buick, Bel Air, Cadillac Eldorado, Impala y Oldsmobile y utilitarios y sedanes de Ford de los años 30 y 40. La rivalidad de ambas marcas se recreaba con dos chasis enfrentados y al desnudo de un Ford Tudor 1935 y un Chevrolet Master Deluxe 1938.
Infiltrado entre europeos y norteamericanos, un solitario Mazda RX-7 daba testimonio de la avanzada industria japonesa de finales de los años 80.
Mientras se recorrían los pasillos del Roberto de Vicenzo, la expo se amenizaba con música en vivo y bailes, en especial Tango y Milonga, y otros espectáculos artísticos. Una buena combinación para disfrutar aún más de los autos históricos.⌘

La Clase Superior



Industrias Kaiser Argentina (IKA) gozaba desde 1956 del privilegio de ser la fábrica de automotores más importante del país. En 1958 había lanzado el Kaiser Carabela, primer auto de pasajeros producido en serie en Latinoamérica. El Carabela era majestuoso, amplio y cómodo, pero tenía los días contados al comenzar la década de 1960. Las nuevas reglas de juego que imperaban en la Argentina favorecían la llegada de nuevos fabricantes que traerían novedades tecnológicas que lo dejaban en clara desventaja. Los planes de Chrysler, Ford y General Motors incluían la fabricación de inéditos automóviles con carrocería autoportante, es decir, sin chasis

Nota y fotos: Gustavo Feder



***Durante más de una década,** el Rambler Ambassador fue la expresión superior en lujo y sofisticación de la industria nacional.*

independiente. Los compactos, como se denominaba a esta configuración, arribaron al país en 1962 con los lanzamientos del Ford Falcon, el Chevrolet 400 y el Valiant V 200. Pero IKA no se había quedado de brazos cruzados. Consciente de las desventajas del Carabela, James McCloud, Presidente de la fábrica cordobesa, inició gestiones con la empresa pionera en Estados Unidos en la fabricación de este tipo de vehículos: American Motors Corporation (AMC). La cuarta automotriz norteamericana acreditaba una experiencia de más de una década en la producción de compactos y en 1962 lideraba cómodamente el mercado doméstico con el 32% de participación y una capacidad de producción anual cercana a las 500.000 unidades. Su presidente, George Romney, era



El motor Tornado-Interceptor, compartido con el Torino (Arriba). Distintivas ópticas de diseño vertical en el frontal y en la cola. Las delanteras, duales (Der.)





el más ferviente defensor de los autos compactos. La compañía, que había surgido en 1954 como consecuencia de la fusión de Nash-Kelvinator Corporation y Hudson Motors Car Company, unificó su oferta bajo la marca Rambler. Precisamente, esta marca es la que IKA había elegido para darla batalla a los compactos de Detroit.

La fabricación de la nueva línea en Argentina implicó un acuerdo entre IKA, Kaiser Motors y American Motors Corporation. Esta solución significó para la fábrica argentina la posibilidad de presentar un automóvil de características innovadoras y competitivas, opción no disponible en el catálogo de Kaiser y que tampoco estaba en condiciones de desarrollar por sí misma.

El 18 de enero de 1962, comenzó a producirse en Santa Isabel el compacto de AMC. Aunque contemporáneo por su diseño y tecnología, el Rambler argentino adolecía de un obsoleto motor, el conocido Continental 6L-226 de seis cilindros que equipaba a la Estanciera y al Carabela. Otro elemento compartido con el resto de la producción IKA era la caja de velocidades Borg Warner de tres marchas con la primera no sincronizada. Con 4878 milímetros de largo, 1840 de ancho y una distancia entre ejes de 2746, el Rambler ofrecía un cómodo habitáculo con capacidad para seis ocupantes.

La línea incluía cuatro modelos: Classic de Luxe, Classic Custom, Classic Cross Country y Ambassador 400. Este último se posicionaba como tope de gama con un equipamiento superior que incluía asientos delanteros individuales con apoya cabezas y respaldo reclinable y lujosos tapizados abotonados con tonos satinados. En el exterior, se distinguía del resto de la línea por sus mayores ornamentaciones cromadas que cubrían buena parte de la carrocería como el pilar C, los marcos de las ventanillas y el remate de la tapa del baúl. Las exclusivas luces traseras de diseño vertical lo diferenciaban de las redondas que disponían las versiones base.

El debut no pudo haber sido más auspicioso. Con un total de 11.067 unidades producidas, el Rambler se convirtió en el automóvil más vendido del país. El Instituto Argentino de Opinión Pública le otorgó el título de "Auto del Año". Esta línea se mantuvo en producción hasta mediados del año siguiente, fabricándose un total de 16.441 unidades, de las cuales 2348 correspondieron al Ambassador.



Clásica silueta de tres volúmenes. Con 5077 mm, era al auto más largo de Argentina

El 26 de septiembre de 1963 se presentó la segunda generación. El diseño del auto había cambiado de manera radical. La nueva carrocería se destacaba por sus trazos rectilíneos y ventanillas con vidrios de perfil curvo. El nuevo Rambler gozaba de un enorme prestigio internacional por haber sido galardonado por la revista *Motor Trend* como auto del año de Estados Unidos en 1963. Según la reconocida publicación, los méritos del producto de AMC se basaban en su calidad constructiva, excelencia en ingeniería, confiabilidad, robustez y performance, además de disponer de un interior espacioso y confortable. La robustez estructural de la carrocería se debía a la solución adoptada en el panel lateral central integrado por una sola pieza (*One-piece uniside body*) que alojaba las aberturas para las puertas y que podía soldarse en sus extremos a los guardabarros delanteros y traseros y en la parte superior al panel del techo. Este original diseño lograba mayor dureza con menor peso, mayor rigidez con menos partes y un centro de gravedad más bajo.

Los nuevos Rambler se ofrecían en versiones sedan Classic Custom 660, Classic de Luxe 550 y Ambassador 990 y la rural Classic Cross Country 660. El Ambassador compartía la carrocería con el resto de los sedanes, pero se destacaba por su mayor ornamentación exterior evidenciada en su bagueta cromada inferior en el lateral, embellecedores en las zonas inferiores de los guardabarros delanteros y traseros y molduras en el parante trasero. Estos elementos se combinaban con las tazas cromadas de diseño exclusivo. Otros detalles distintivos eran la moldura cromada en la tapa del baúl y la grilla que alojaba la palabra "Ambassador" en el centro. Lo que definitivamente distinguía este modelo del resto de la serie era su equipamiento superior que incluía levantavidrios eléctricos, aire acondicionado, asientos delanteros reclinables, dirección hidráulica y frenos de potencia.

Nueva línea, nuevo motor

En marzo de 1965 fue presentada en Córdoba la tercera generación de modelos Rambler. El diseño exterior había cambiado sensiblemente. En relación a la serie anterior, eran 10 cm más anchos y 5 cm más bajos. También se había incrementado la longitud que pasó de 4920 mm a 4976 mm.

Se mantenían las mismas versiones que en la línea previa, pero el Ambassador 990 Rambler -como pasó a ser denominado- había recibido un tratamiento estilístico que lo distinguía del resto. Compartía el casco, pero tanto el frontal como la cola, y parte de los guardabarros, habían sido completamente rediseñados. La trompa alojaba faros duales de orientación vertical que se combinaban con los traseros que adoptaban la misma disposición. La longitud resultante de 5077 mm lo convertía en el auto más largo del mercado nacional.

Más acentuados eran los cambios en el habitáculo. Su tablero, totalmente acolchado y antirreflejo, introducía dos cuadrantes redondos. El de la izquierda alojaba el velocímetro con una optimista escala que llegaba a 200 km/h. El de la derecha, los indicadores de nivel de combustible y temperatura combinados con los testigos de presión de aceite y carga de batería. Las versiones equipadas con aire acondicionado incorporaban sobre la parte superior central tres salidas regulables por aros cromados. El tercio inferior del panel, donde se cobijaban las perillas del instrumental y la radio, disponía de un cálido recubrimiento de madera separado del resto por una bagueta cromada.

El volante era de dos rayos y el aro estaba forrado con material vinílico en dos texturas diferenciadas. Por su parte, el aro de bocina era completo e incluía llave inversora para accionar la guiñada de luces.

El Ambassador era diferente. Una publicidad de IKA de 1966 se preguntaba: "¿Automóvil del futuro? No, automóvil para el futuro. Porque tiene cualidades mecánicas y de confort de coche de avanzada". El aviso no exageraba. Se había transformado en el auto más sofisticado del mercado argentino con un equipamiento muy por encima de lo que ofrecía el resto de la industria: Dirección hidráulica, frenos a disco y de potencia de origen Girling, cubiertas de perfil bajo, levanta-vidrios eléctrico con botonera y comando central en la puerta del conductor, asientos acolchados con espuma sintética de poliuretano; los delanteros, individuales con apoya-cabezas y reclinables en cinco posiciones. El sonido de la radio AM podía disfrutarse más con tres parlantes seleccionables individualmente mediante una perilla giratoria. Como equipo opcional se ofrecía aire acondicionado, cinturón de seguridad y vidrios matizados.

Con la nueva línea Rambler debutaba el motor OHC 230, denominado Tornado-Jet.





Los primeros Ambassador. El 400 de 1962 (Der.) y el 990 de la serie presentada en 1963 (Arriba).

Ambassador Presidencial



La jerarquía y calidad de este automóvil fue reconocida por la Presidencia de la Nación que le encargó a IKA la realización de dos unidades para uso oficial. Especialmente diseñadas y construidas por el Departamento Experimental, los dos Ambassador fueron entregados en agosto de 1968. Los autos fueron extendidos 305 mm, tanto en su distancia entre ejes como en su longitud total. Para ello se efectuó un corte a la altura del parante central extendiéndose el techo, el piso, el parante trasero y las puertas traseras. De esta manera, se logró un habitáculo más amplio alargándose la distancia entre los asientos traseros y delanteros e incorporando entre ellos una mampara que aislaba al primer mandatario del chofer. Sobre la misma se alojaba en su parte central e inferior una consola con equipo de refrigerio y climatización y por encima un vidrio deslizante en sentido vertical.

El interior estaba tapizado en cuero flor negro combinado con insertos de madera de Peteribí en los paneles de puerta y en la mampara, otorgándole un aspecto personalizado y cálido.

La luneta fue remplazada por una de menor superficie y el techo recibió un recubrimiento vinílico. El escudo nacional fue colocado en ambos parantes traseros.

Los autos fueron equipados con el motor Tornado potenciado a 160 hp para compensar el mayor peso. Disponían de doble circuito eléctrico y de freno y estaban preparados para instalar un equipo de radioteléfono.

En materia de seguridad, se efectuó un blindaje que incluía placas de policarbonato de 30 mm de espesor en las superficies vidriadas y refuerzos con placas de aluminio en el resto de la carrocería.

Los Ambassador comenzaron a prestar servicio en tiempos del dictador Juan Carlos Onganía y fueron utilizados en actos protocolares hasta el gobierno de Raúl Alfonsín, en los primeros años de la recuperación democrática.











Este impulsor incorporaba como principal innovación la disposición del árbol de levas a la cabeza, en remplazo del viejo sistema de varillas y eje de válvulas. Era el primero de este tipo que se fabricaba en el país. Otra mejora resultaba del diseño de tipo esferoidal de la cámara de combustión, disposición que otorgaba la posibilidad de alimentación individual, gran elasticidad y mayor torque. La denominación OHC derivaba de *Over Head Camshaft* y la cifra 230 refería a la cilindrada en pulgadas, equivalente a 3769 cc.

El Tornado-Jet compartía elementos con el Continental 6L-226 como el cigüeñal de cuatro bancadas y el diámetro y carreras de los cilindros, con lo que se lograba utilizar en su fabricación parte del herramental, pero heredaba las desventajas de una carrera de pistón larga y bielas pesadas. La cilindrada fue levemente elevada en 4 pulgadas, es decir, un 2,3%. Sin embargo, la potencia experimentó una mejora de 22%. Con una relación de compresión de 8,5:1, el motor erogaba 145 hp a un régimen de 4200 rpm. El Ambassador alcanzaba los 100 km/h en 14 segundos y una velocidad máxima cercana a los 155 km/h. Las prestaciones podrían haber sido aún superiores sin la presencia del equipamiento de lujo que aumentaba el peso del vehículo a 1630 kilos y le restaba unos apreciados hp de potencia. Lo mismo ocurría con el consumo. En ciudad recorría 6,5 km/l, mientras que en ruta entre 5,5 y 8 km/l, según la velocidad.

Más europeo

La fusión de IKA-Renault trajo aparejado cambios en la configuración de los futuros modelos. La aparición del Torino en 1967 permitió a la línea Rambler mejorar sus prestaciones con la adopción de componentes mecánicos del auto deportivo de IKA. En febrero de ese año se incorporó la caja de velocidades ZF de cuatro marchas, totalmente sincronizadas, con selectora de cambios alojada en la columna de dirección. La denominación del auto cambió por Ambassador 380. Un año más tarde, las prestaciones fueron optimizadas con la incorporación del motor Tornado-Interceptor del Torino 380. Este propulsor adoptaba un carburador de doble boca y modificaciones en la tapa de cilindros y múltiple de admisión que incrementaba su potencia a 155 hp.

La línea Rambler de 1969 introdujo una serie de cambios que se orientaban hacia una mayor sobriedad. El Ambassador recibió un nuevo interior donde mantuvo la suntuosidad del modelo precedente y sumó detalles







Equipamiento superior. Aire acondicionado integrado, tapizados en cuero, butacas individuales con apoya-brazos, cinturones de seguridad, levanta vidrios eléctricos.

de refinamiento, sobriedad y calidez.
Fueron remplazados los asientos individuales delanteros por dos nuevas butacas individuales de mayor sujeción. Entre ellas, se dispuso de un apoyabrazos de accionamiento simple que podía rebatirse a nivel de los asientos cuando no se usaba. Los traseros también incorporaban apoyabrazos central y rebatible ubicado en la parte media del respaldo. Un detalle apreciado eran los amplios bolsillos porta-mapas alojados en el respaldo de las butacas.
Los nuevos tapizados mejoraban la calidad percibida y se ofrecían en dos opciones: cuero natural combinado con plástico o nylon combinado con plástico *strech*.
El tablero ganó en calidez con la introducción de un panel totalmente enchapado en madera de tono mate. Las perillas cromadas fueron remplazadas por otras de plástico negro opaco. La combinación evitaba reflejos y otorgaba una conducción más segura y confortable. El volante fue remplazado por uno de tres rayos que otorgaba mayor visibilidad al instrumental. Por entonces, el aire acondicionado pasó a ser equipo de serie.
Cambios más sutiles se evidenciaban en el exterior. La grilla fue remplazada por una de barras horizontales continuas, sin ranuras verticales, se introdujeron nuevas ornamentaciones en los extremos del guardabarros delanteros y en la tapa del baúl y se incorporaron nuevos faros traseros. La insignia "Rambler" fue añadida en el capot y la tapa del baúl y se agregó un nuevo emblema en el parante trasero.
Un aporte en materia de seguridad fue la introducción de faros auxiliares (los inferiores) de tipo cuarzo-iodo. El confort de marcha y la estabilidad fueron mejorados con la adopción de una nueva suspensión trasera con cuatro barras reactoras (*Link-Bar*), solución derivada del Torino.
Los cambios apuntaron a reforzar la posición del Ambassador, cuyo monopolio como auto de alta gama comenzó a opacarse al finalizar la década con los lanzamientos del Dodge Coronado y el Ford Fairlane LTD.
Con leves cambios y una demanda declinante, su producción se mantuvo hasta 1975, completándose 12.028 unidades de todas las series. A esta cifra, debe sumarse las 321 Ambassador Cross Country que se fabricaron brevemente hasta 1968.
Durante más de una década, el Ambassador marcó el tope de gama de la producción automotriz argentina con un nivel de terminación y un equipamiento de serie que llegaría mucho tiempo después al resto de la industria nacional. ⌘



Rambler Ambassador. Arte digital por Gustavo Feder





Entre la crisis y la t

¿Se hace el Salón? Era la pregunta recurrente que circulaba a fines de 2014 en los medios especializados y en las oficinas de los ejecutivos de las automotrices radicadas en el país. La retracción económica, la caída de las exportaciones (en especial a Brasil) y la incertidumbre que siempre despiertan los años electorales amenazaron la realización de la séptima edición de la muestra más importante que tiene el sector. Los fantasmas de 2009 sobrevolaron en el ambiente y recordaron la discutida decisión de los directivos de ADEFA que nos privaron del salón de ese año amparándose en la crisis económica que afectaba a la economía global.

A pesar de todo, el séptimo salón fue confirmado antes de fin de año. Un salón más chico, con menos superficie, marcas y novedades. Aún así, una atracción irresistible para medio millón de argentinos y algunos visitantes extranjeros que se dieron una vuelta por el predio de La Rural.

La disputa dejó algunos lesionados. Por el lado de las fábricas, sorprendió el faltazo de Citroën, sobre todo cuando Peugeot, su socio en PSA, confirmó su presencia. Razones económicas esgrimió la dirección de la marca del doble chevrón.

No fue la única ausencia. Las dos empre-



Más 450.000 personas visitaron el 7º Salón Internacional del Automóvil. *Aunque disminuida en público y propuestas, la muestra del sector automotor ratificó su vigencia como una de las más importantes del país.*



Isela Constantini, presidenta de ADEFA, en la inauguración del Salón

sas que fabrican camiones eludieron la convocatoria. Iveco directamente faltó y Mercedes expuso tímidamente la cabina del Actros 1846 Megaspace en un stand donde brilló su nueva estrella, el utilitario Vito que se produce en Virrey del Pino.

Pero no todo fueron restas, también hubo sumas. Lifan puso un pie en la Argentina convirtiéndose, luego de Chery, en la segunda marca de origen chino que se comercializa en el país. La automotriz oriental ofrecerá en breve dos modelos ensamblados en su planta de Uruguay (el utilitario Foison y el SUV X60) y el crossover X50 importado desde China.

La otra incorporación fue Nissan. La fábrica japonesa presentó la nueva NP 300 Frontier, que se fabricará en el país a partir de 2018 en la planta Santa Isabel a través de un acuerdo con Renault. De esta manera, se convertirá en la automotriz nº 12.

Las 20 marcas presentes exhibieron 270 vehículos y presentaron 55 novedades para el mercado nacional y regional. Entre los fabricantes locales se destacó la presentación del Honda HR-V, el *restyling* de los Peugeot 308/408, el Renault Fluence GT2, los nuevos Ford Focus, la pick up Volkswagen Amarok Ultimate y el ya mencionado Mercedes Vito. Todos lanzamien-





Se vienen los chinos. Lifan se convirtió en la segunda empresa de ese origen que se comercializa en el país (arriba). Con la producción de la Frontier, Nissan será la automotriz nº 12 de Argentina (arriba/der.). Viejos clásicos, nuevos colores. Glasurit presentó la línea Classic Cars Colors (der.).

tos previstos para este segundo semestre y con la denominación común de la falta de precio final debida a la indefinición en materia impositiva (recién anunciada los primeros días de julio).

Se vienen los eléctricos

En este séptimo salón se confirmó una tendencia evidenciada en las ediciones recientes con la consolidada presencia de autos eléctricos o de impulsión alternativa. Renault y Toyota se disputaron el protagonismo. Por el lado de la francesa, su stand ostentaba un poblado parque de modelos Z.E. (*Zero Emission*). Junto al conocido Twizy, se exhibieron el Kangoo y el Zoe, además del SRT_01E Spark, el auto con el que participa en la novel Fórmula E.
Esta variada presencia de autos eléctricos y las dos primicias mundiales, el Sandero RS y la pick up Duster Oroch, le alcanza-

Homenaje a IKA en el stand de Autohistoria



Por primera vez, Autohistoria participó como expositor del Salón Internacional del Automóvil. En un stand de 144 m2 fue homenajeada la empresa IKA al cumplirse 60 años de su constitución. Un Jeep de 1963, un Kaiser Carabela de 1961, un Torino 380 de 1969, un Renault Dauphine de 1961, un Rambler Classic de 1963 y un Ambassador de 1972, testimoniaron una parte de la variada producción que la fábrica radicada en Córdoba concretó entre 1956 y 1975. Autohistoria agradece a todos los expositores y a los colaboradores por participar de esta propuesta.





El Vito que Mercedes-Benz ya fabrica en Argentina (izq.). Los sport del Museo del Automóvil (der.).

ron a la marca del rombo para llevarse el premio al mejor stand entregado por la agrupación Periodistas de la Industria Automotriz (PIA).
Por su parte, Toyota confirmó su apuesta por la propulsión alternativa con el híbrido Prius, el citadino I-Road y el Mirai que funciona con pila de combustible de hidrógeno. Fiat también se sumó a esta tendencia con el 500e.
El salón fue pobre en materia de autos de concepto o "show cars". Fiat exhibió su Concept Coupe FCC4, Nissan el SUV Kicks y Toyota, el voluptuoso FT-1. Si bien no es exactamente un concept car, capturó miradas y flashes el Renault Sport R.S. 01.
Aunque relegados por las medidas arancelarias, los modelos importados tuvieron su espacio. En stands enfrentados, Chevrolet y Ford propusieron el tradicional duelo Camaro-Mustang.

La vigencia de los clásicos

Fuera del ámbito contemporáneo, sorprendió el magnetismo que ejercieron los autos clásicos e históricos que poblaron el Pabellón Ocre, donde medio centenar de modelos de origen nacional e importado asombraron al público. La revista Ruedas Clásicas reunió una muestra de autos sport nacionales entre los que se destacaron un multipremiado Lutteral Comahue de 1976 y el inédito Sport Rocchetto. El Club de Automóviles Clásicos anticipó Autoclásica con una línea de tiempo que comenzaba con el Renault Taxi de la Marne de 1913 y concluía con un impactante Lamborghini Countach de 1974. Por su parte, el Museo del Automóvil de Buenos Aires expuso una selección muy representativa de lo que ofrece en su sede de Villa Real con autos de competición, un Krieger eléctrico de 1898, un colectivo REO y la especialidad de los Spadafora, Hot Rods.
El ACA exhibió una Baquet Renault y el Brabham BT 36 con el cual Carlos Reutemann participó en la Fórmula 2 europea en 1971.
Concluyendo con la temática histórica, se celebró el 104 aniversario del natalicio de Juan Manuel Fangio con una exhibición de autos especialmente enviados por el Museo de la Ciudad de Balcarce, entre ellos, la Cupecita Chevrolet de 1940 con la que triunfó en Turismo Carretera por primera vez y la Maserati 250 F, con la que obtuvo su quinto título mundial.
Contrariamente a lo esperado, la concurrencia de público durante los días de la

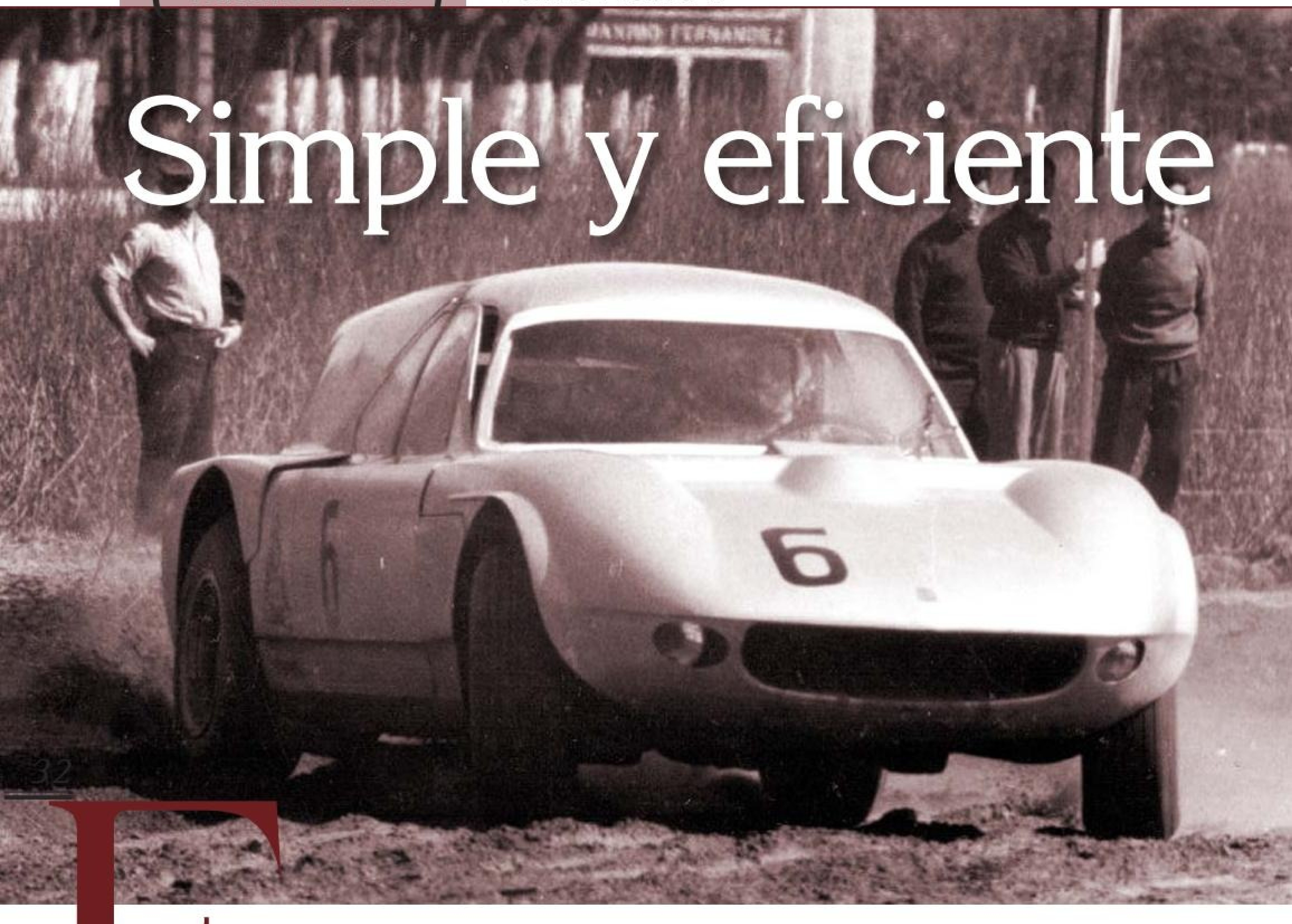


Mustang 5.0, el *Pony Car* de Ford en Argentina (izq.). Zoe, la apuesta eléctrica de Renault (der.)

semana fue muy pareja con picos en sábados y domingos. Si bien las 458.008 personas que visitaron el salón representan una merma del 19% respecto a la edición anterior, hay que considerar la menor expectativa, el mal tiempo del último fin de semana y que esta edición contó con un día menos. Curiosamente, la caída casi coincide con la registrada por los patentamientos que lo hicieron un 17,5 % en el primer semestre del año.

La crisis se hizo sentir, pero no tanto como lo esperado. Fue un salón de transición que volverá en 2017 con otras autoridades nacionales y, tal vez, con otras reglas de juego. ⌘

Simple y eficiente



Este es, tal vez, el prototipo Torino más exitoso y recordado hasta por aquellos que desconocen el automovilismo de aquella época. Fue creado por Heriberto Pronello ante las requisitorias de Oreste Berta y su equipo. Cuando el coche estaba siendo ideado y diseñado fue llamado "Proyecto NASA", debido a su hermetismo.

Tanto Pronello como Berta se encerraron y comenzaron a deliberar de arriba hacia abajo las libertades del reglamento de Turismo Carretera para el año 1967.

Luego de varios días, el extraño aparato cobró vida. Los ingenieros y la terminal Industrias Kaiser Argentina (IKA) apoyaron al nuevo vehículo. Sin lugar a dudas, era innovador.

Pero la idea de crear un prototipo estuvo desde antes que los Torino asomaran en la primera fecha del campeonato '67 en San Pedro, para observar el futuro y protegerse de embates como respuesta de los competidores.

El primer prototipo no llegó a pasar de los bocetos, pero el segundo sí; el que sería, en definitiva, la llamada "Liebre II".

En este vehículo el gran secreto era hacer todo lo más simple y eficiente posible, a la vez que el auto demostraba ser rendidor, rápido y en muy difícil medida se rompía.



Las Liebre II demostraban todo su potencial en los autódromos, donde dominaron ampliamente, hasta la evolución de mediados del '68 (der.). Eduardo Copello y Nasif Estéfano eran los pilotos del equipo de Oreste Berta para 1968 (izq.).

Al principio, se construyeron tres, todos para los pilotos de la CGT; es decir Eduardo Copello, Héctor Gradassi y Jorge Ternengo.
¿Cómo era el auto? Así lo describía Berta, por aquellos tiempos, en un fragmento tomado de El Gráfico:"El Pachamama?, yo no se quién le puso ese nombre. Yo lo llamaría Liebre II. Hace rato que se está trabajando en eso. Tomamos como base un Torino y lo primero que le hicimos fue la trompa de plástico. Ahora le estamos haciendo una cola fast back trunca. Lo único que no tiene de Torino es el techo... No, no es cierto que sea de Renault, lo que pasa es que en fábrica no tenemos chapistas y utilizamos todas las chapas curvas que salen de las distintas prensas para hacer más fácil el trabajo. Para el techo utilizamos partes del Renault (Gordini/Dauphine/1093), pero no es enteramente de esa marca, ya que el parabrisas no da el ancho".
Para agregar, otro componente de Renault utilizado era la luneta del modelo 4 L. Los buches traseros de las ruedas eran de la Estanciera; y así otros pequeños injertos más.
En el mes de mayo de 1967 se comenzaron las intensas pruebas en el circuito santafecino de Rafaela, antes del mentado debut.

Modificaciones, Técnica y Mecánica

De frente: Perfilada trompa ya vista en la "Liebre I", pero que variaba debido a que en la parte donde sería el capot contaba con diferentes tomas y rejillas; parabrisas distinto.
De Perfil: Se observa que el auto cuenta con menos largo que el convencional. Tiene el aspecto de una furgoneta.
La trompa es fácilmente extraíble; las puertas en la parte de abajo son convencionales; pasarruedas amplios, tanto atrás como adelante; cola trunca rebatible, que permitía el fácil acceso para solucionar inconvenientes en el tren trasero.
Parte Trasera: Luneta de R4L. La grilla que alberga a los faros se mantiene inalterable.
El habitáculo contaba con lo justo: una jaula antideformable de tubos de cromo molibdeno, sus tres tanques de plástico para el combustible (dos de 120 y otro de 85 litros). Los relojes, el volante, la caja y los pedales. Nada más.
El motor no variaba demasiado. Preparación idem Liebre I, y así tampoco el resto. Sí se reforzaban las suspensiones y los trenes delantero y trasero.

Durante 1968, las Liebres II de Oreste Berta, para su equipo semioficial, recibieron pequeños retoques. En la parte posterior se ubicaba, bajo la nombrada grilla, el radiador, y así también algo más; la parte de la cola trunca fue algo rebajada.

Historial deportivo

Lo dicho. El debut se produjo en 1967, y fue en el Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires, al celebrarse la Copa Challenger Libertador General San Martín, del 17 al 20 de agosto. Los nuevos coches triunfaron en todas las series y finales.

Los autos fueron confiados a Copello y Gradassi. En la siguiente competencia (III Edicion Triángulo del Oeste), Perkins corrió la otra Liebre, ya que Jorge Ternengo decidió presentarse con un Torino convencional.

Esta es la única carrera de 1967 que las Liebre II no ganaron; lo hizo Eduardo Casá con su viejo Ford con motor F100, porque (según entendidos) era un auto pensado para andar en la tierra y aguantar. El mismo Berta se quejaba de esta carrera, antes de largar, justamente por lo malo del terreno; igual, Gradassi llegó segundo, Perkins quinto y Copello, con problemas, décimotercero.

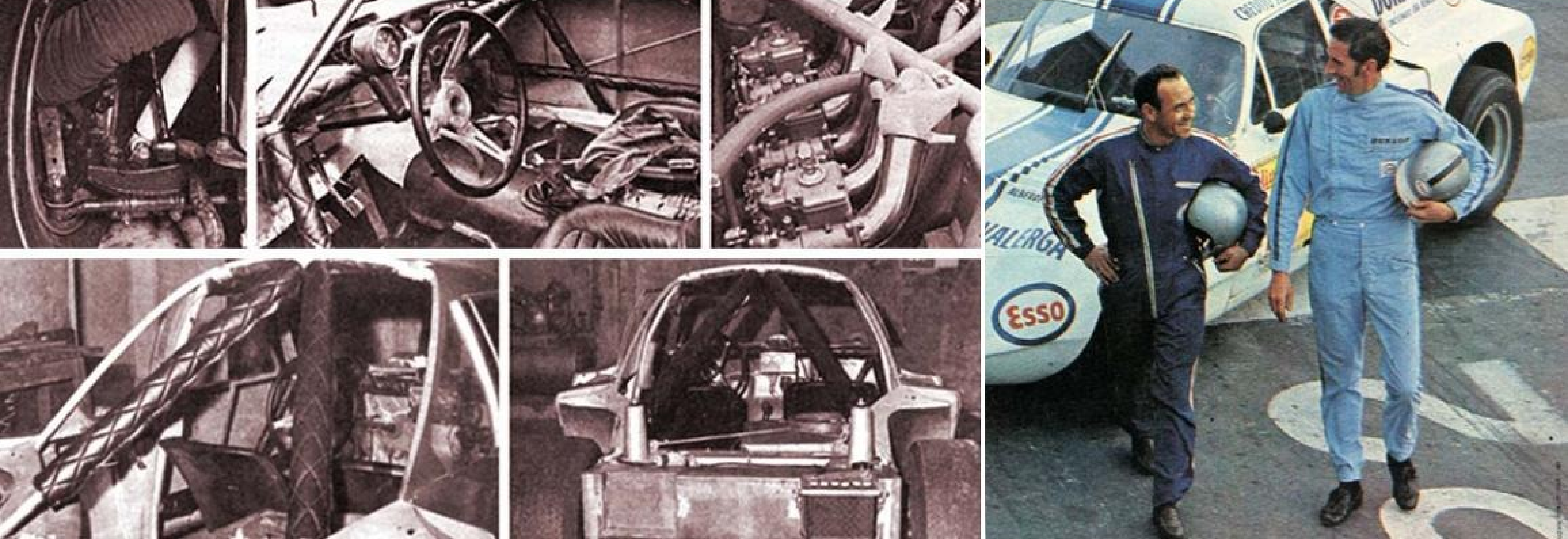
Precisamente, Copello corrió cuatro competencias y ganó tres con dicho auto. La última, la más importante, el Gran Premio y, por consiguiente, el campeonato de aquél año.

Gradassi, en cambio, terminó segundo en tres de las cuatro, y en el Gran Premio abandonó y clasificó décimo, perdiendo la posibilidad de consagrarse.

Pero la política de competición de los nuevos dueños de IKA en 1968, es decir los franceses de la *Régie National des Usines Renault*, terminaron con el equipo de fábrica. Una de sus razones era que el TC no representaba un medio como para promocionar los productos salidos de la planta de Santa Isabel. Los Torino convencionales eran relegados por las Liebre II que, naturalmente, eran prototipos fuera del alcance del usuario común. El TC cambiaba de rostro; la mayoría eran autos que nada tenían que ver con el de calle. Las Liebres II eran las indicadas para esta nueva época.

Disuelto el equipo IKA-Renault, Berta decidió formar su propio team, auspiciado por Bardahl, quedándose con dos de los tres ve-

Aspectos técnicos. Cola trunca y tanques de combustible. Tren delantero, habitáculo y detalle de los 3 carburadores Weber. Gaston Perkins y Juan Zurita representaron al Concesionario Donati (centro).



hículos (la que fuera de Copello y la otra de Gastón Perkins), confiados al campeón de 1967, y a Nasif Moisés Estéfano. En tanto que Héctor Gradassi, de manera independiente, se hizo con la restante.

En mayo, Gastón Perkins obtuvo la primera Liebre II fabricada en 1968 por Pronello para cada piloto de TC que se lo pidiese, previo pago. Según nos indicó el constructor, habría hecho unas once unidades. A su vez, ofrecía las nuevas Liebre 1 y½.

El prototipo siguió ganando y recibiendo algunos retoques en su estética, principalmente las dos Liebre del equipo de Berta. Las otras eran casi iguales. A mediados de aquél año, cuando el "Trueno Naranja" y el "Chevytrés", entre otros, derrotaron a las "Liebres", El Mago de Alta Gracia las reformó con la ayuda de Odilfo Panizza y, como base de aquellas, creó otros autos, totalmente cambiados. Es por ello que, con tantas diferencias, dejaron de denominarse Liebres II para pasar a llamarse "Torino Berta".

Carlos Perkins, promediando el campeonato, se pasó a conducir una novedosa Liebre III, hecha sobre la base de su Liebre II.

La única Liebre II con apariencia original que quedó fue la que Gradassi, tras concluir la temporada '68, le vendió a César Malnatti y que éste la condujera en el TC y en el SP (Sport Prototipos) de 1969. En ambas categorías no logró llegar al triunfo, pero anduvo peleando los puestos cercanos a la punta.

En 1970, Malnatti volvió al TC Fórmula B con iguales logros. Su última prueba a nivel nacional fue en Maggiolo, el 20 de septiembre, cuando concluyó en quinto lugar. Enseguida, al eliminarse esta categoría, quedó inactiva para siempre.

Así resumiendo tan rico historial, homenajeamos a la Liebre II, parte de la historia grande de nuestro automovilismo de competición nacional. Y repito las dos palabras que Oreste Berta me dijo, resumiéndome lo que era la Liebre II: "Simple y eficiente". ⌘

Fotos: Armando Contreras, El Gráfico, Automundo, Parabrisas Corsa y otros.

Gradassi participó con la Liebre II durante todo 1968, logrando el tercer lugar del torneo.



Características técnicas	
Motor:	Tornado Interceptor OHC-230
Cilindrada:	3950/3990
Cilindros:	6 en línea
Carburadores:	(A) 3 Weber doble boca c/u.
Potencia:	275/300
Velocidad:	de 270 a 300 (aproximadamente)
R.P.M.:	5400
Caja de Velocidades:	ZF de 4 marchas
Suspensión Delantera:	Torino con diferencia geométrica
Suspensión Trasera:	Eje rígido fijado por cuatro brazos, variables del original
Diferencial:	Transax
Frenos:	Originales de Torino
Medidas:	En Milímetros:
Largo:	4100
Ancho:	1710
Alto:	1510
Trocha Delantera:	1440
Trocha Trasera:	1430
Distancia entre ejes:	2720
Cubiertas:	15" del. de 10" y tras. de 13"
Llantas:	Del. de 8" y tras. de 10" de magnesio
Peso en seco:	840 kilogramos
Peso en orden de largada:	1140 Kilogramos
Competencias Ganadas:	(B) 9

Nota: (A) En TC a partir de la competencia del 24 de agosto de 1969, debían participar con un solo carburador de doble boca.
(B) En los triunfos de la Liebre II se excluyen los logrados por los Torino Berta, de los que hablaremos más adelante.

Si no hay nafta, dale gas

La crítica escasez de combustibles durante el tramo final de la guerra aguzó el ingenio en la búsqueda de alternativas. *Los gasógenos fueron una solución provisoria que puso en marcha el parque automotor país.*

Super Gasógeno "DROZ"

Un alto exponente de la Industria Argentina)

Soluciona la escasez de combustibles livianos y pesados

120 kg. de carbón de leña rinden igual que 80 a 90 lts. de nafta — No forma hollín ni despide humo — Más barato que combustibles destilados de petróleo





INSTALACIONES PARA CAMIONES PESADOS, TRACTORES, OMNIBUS Y MOTORES FIJOS

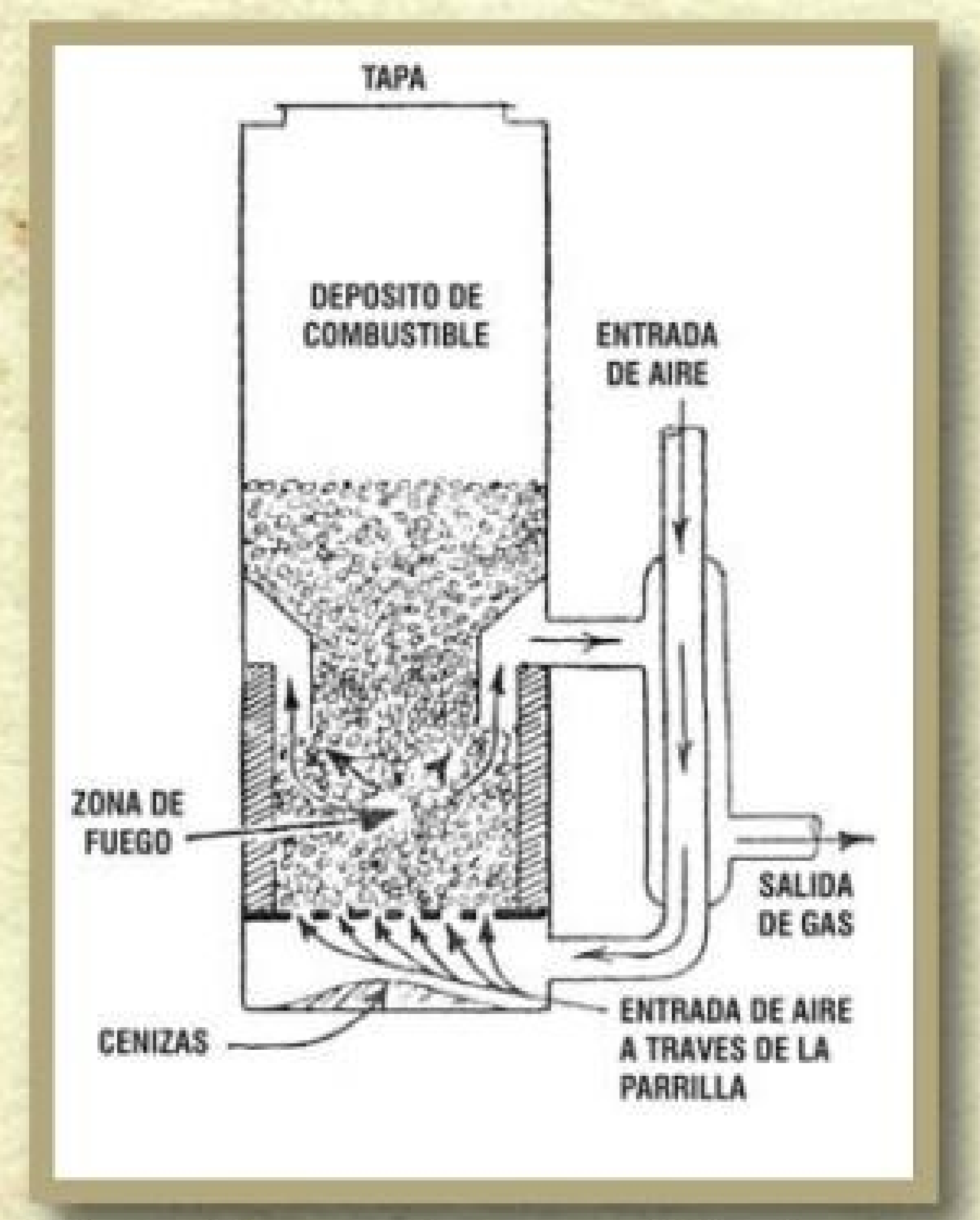
RENDIMIENTO GARANTIDO

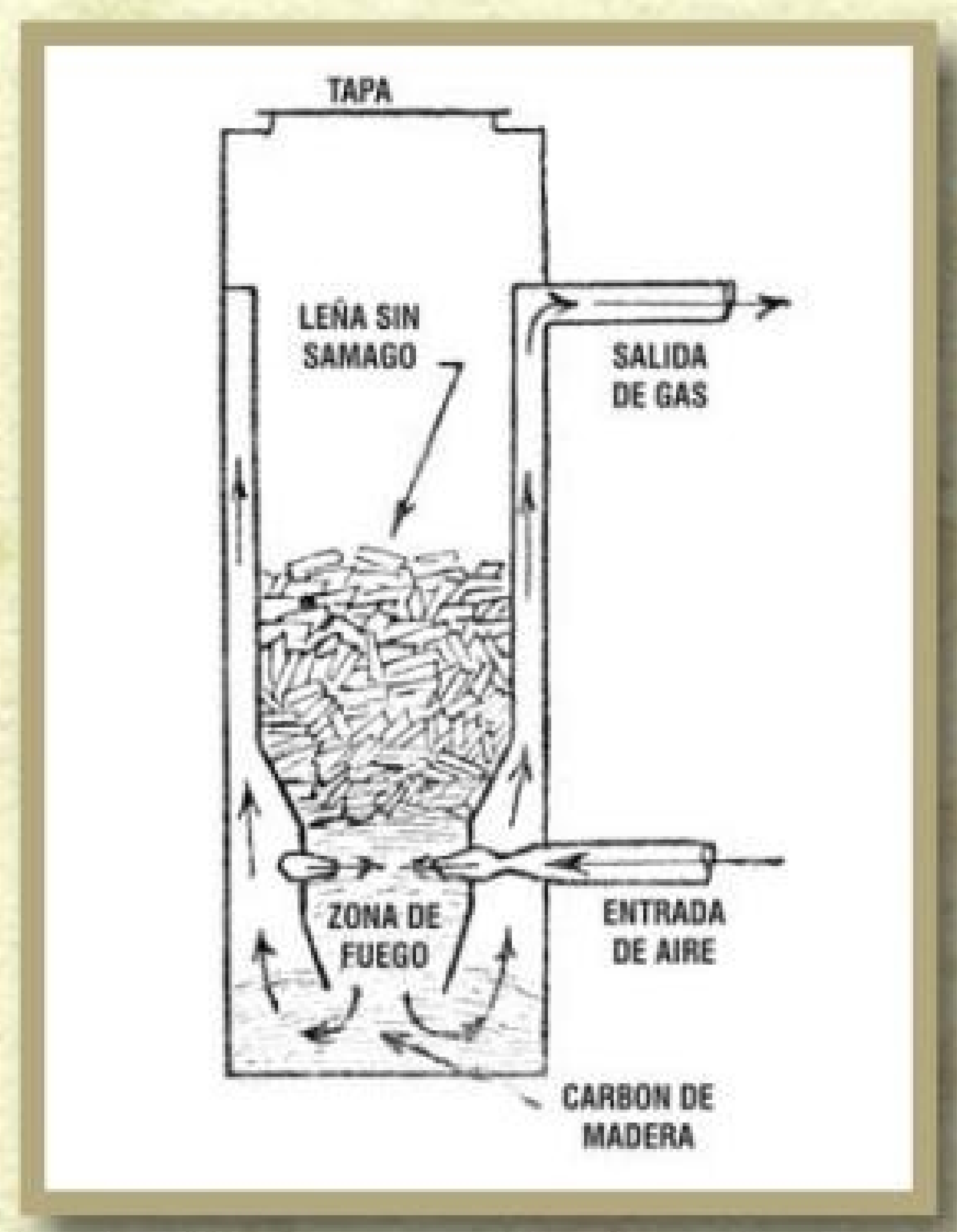
MODELO STANDARD FABRICADO EN SERIES

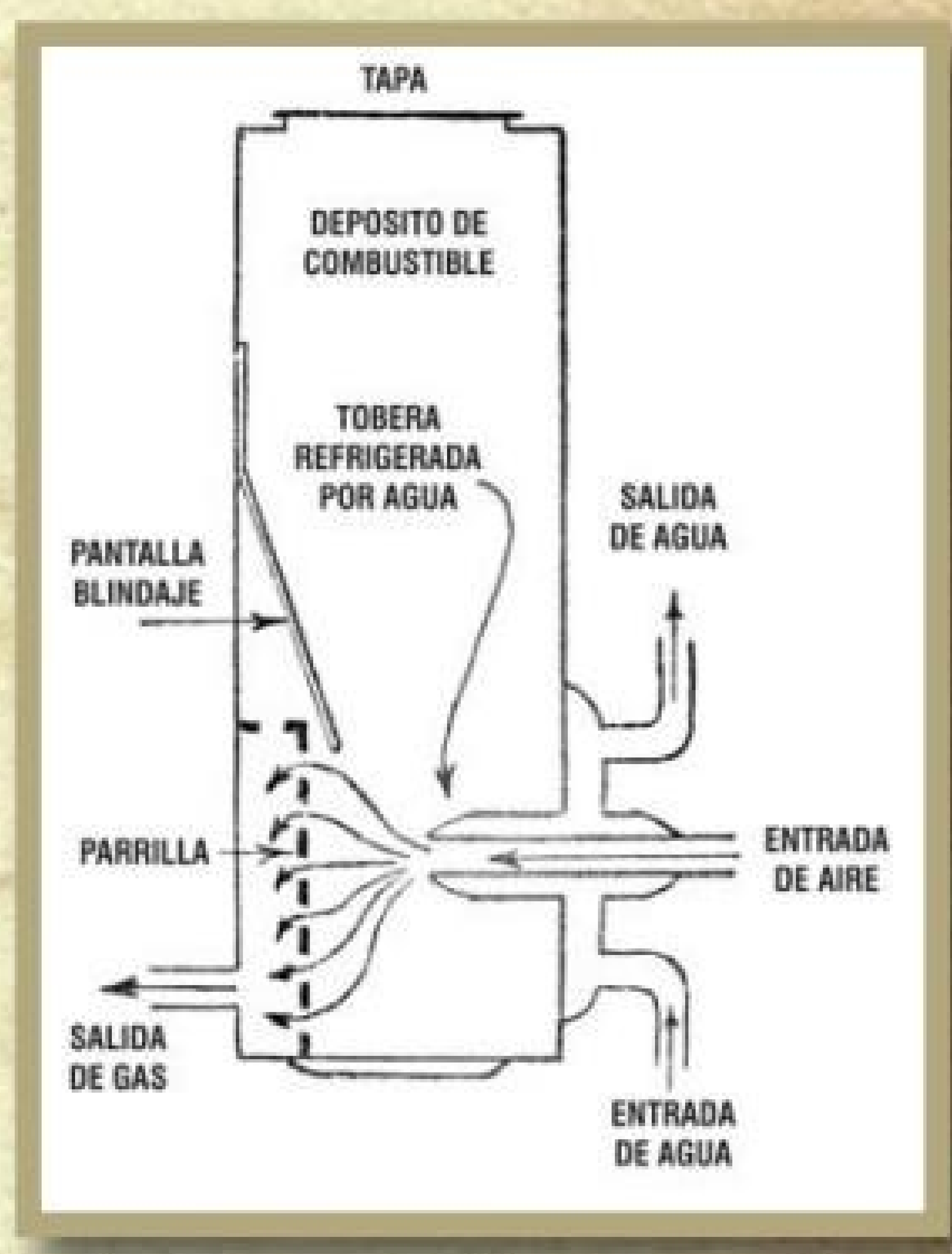
¿Dónde hay un litro viejo Gómez? La pregunta, inspirada en el tango de Canaro y Pelay que retrataba la "mishiadura" de los 30, refería a la forzada racionalización de combustibles que transformó en una misión imposible encontrar un litro de nafta en plena Segunda Guerra Mundial. Pero el ingenio popular que nunca descansa encontraría la respuesta para poner en movimiento los silenciados motores: los gasógenos.

Estos dispositivos eran casi desconocidos en Argentina, pero habían tenido una amplia difusión en países europeos carentes de yacimientos petrolíferos.
Los gasógenos funcionaban con el gas de la quema de combustibles sólidos. El "gas pobre" era aplicable en camiones, tractores, cosechadoras y motores estacionarios.
El funcionamiento era simple. Se introducía aire en un recipiente dentro del cual se había calentado al rojo algún tipo de combustible sólido. En primer término, el aire quemaba el combustible produciendo Dióxido de Carbono (CO2), el cual manteniéndose en contacto con el carbón a una temperatura de 1000ºC determinaba una reacción en la cual el CO2 combinándose con más carbono formaba Monóxido de Carbono (CO), un gas inflamable en presencia del oxígeno.
Dado que todo el oxígeno que se introducía en el gasógeno se quemaba para formar el CO2, se producía una cantidad de CO mezclada con nitrógeno inerte proveniente del aire aspirado (por la succión del motor). Este gas, luego de atravesar un filtro, que le extraía partículas sólidas de carbón en polvo, alquitrán y diversos productos volátiles, a la vez que lo enfriaba, pasaba a un mezclador donde se combinaba con aire para formar la mezcla detonante que accionaba el motor.
El procedimiento de puesta en marcha era instantáneo ya que los motores arrancaban a nafta, para lo cual consumían una cantidad ínfima de este combustible. La aspiración, que se efectuaba a través del gasógeno, determinaba el avivamiento del foco calorífico que funcionaba en su interior produciéndose el gas a los pocos minutos sin que el motor dejara de funcionar.
Al cabo de algunos minutos, el conductor cerraba el paso de nafta y el motor proseguía su marcha con el gas generado.
El consumo de los motores alimentados por este gasógeno era de un kilogramo y medio de carbón de leña por cada litro de nafta consumido previamente. Si bien la potencia era entre un 25 y un 30 % inferior, podía compensarse dado las excelentes características antidetonantes del gas que permitían mantener el valor de compresión del motor y adicionar un compresor en la alimentación.
Los gasógenos funcionaban con carbón, carbonilla, polvo de carbón, aserrín, antracita y otros combustibles sólidos disponibles en el país, pero se lograba mayores rendimientos cuando se empleaba carbón de leña debido a su menor producción de impurezas.
Se diferenciaban por su tipo de aspiración:
De tiro ascendente: el aire era aspirado desde el fondo de la parrilla hacia arriba, a través del combustible, de modo que la capa inferior de este se quemaba primero, extrayéndose el gas desde la mitad del camino.
De tiro hacia adentro: el aire era aspirado hacia adentro, a través del fuego.
De tiro cruzado: el aire entraba por un costado hacia la zona de fuego (alimentada de combustible desde la zona superior) teniendo salida por el lado opuesto a

través de una parrilla.
Los gasógenos estaban constituidos por un recipiente tubular de hierro, con pared interior de material refractario. Para lograr un funcionamiento óptimo, era necesario utilizar un purificador de gas que lo despojaba de todas sus impurezas antes de pasar por el mezclador y el motor.
La instalación de los dispositivos con su cámara de expansión y purificadores requería de un espacio considerable. Por lo general, el conjunto se alojaba en una plataforma especial en la parte posterior del auto.
La mayoría se fabricaban en el país bajo licencia de empresas europeas, aunque en algunos casos algún avezado mecánico se animaba a construir el propio.
Durante la guerra, el Ministerio de Agricultura de la Nación estimuló su fabricación y utilización a través de diversas acciones de promoción que incluyeron la fabricación de gasógenos en talleres propios, la entrega de planos de construcción a particulares y el otorgamiento de préstamos para su adquisición a través del Banco de la Nación Argentina. Además, se organizaron competencias para vehículos equipados con ellos.
Con el fin del conflicto bélico, el suministro de combustibles sólidos fue normalizandóse progresivamente hasta hacer innecesario el uso de gasógenos, los cuales indefectiblemente pasaron a ser historia. ⌘







Tipo de gasógenos (de izq. a der.) : de tiro ascendente, de tiro hacia adentro y de tiro cruzado.

El eterno

Considerado por los camioneros como uno (sino el único) de los mejores camiones jamás fabricados, *el Mercedes Benz 1114 es un producto que ha sabido permanecer gracias a su longevidad de fabricación y a su condición de "indestructible".*



Respondiendo a las costumbres del mercado argentino de camiones para la época, el Mercedes Benz 1114 supo permanecer respetando la fórmula aplicada por aquellos años por todas las terminales que producían camiones en nuestro país, no cambiar nada.

Redactando esta nota me veo obligado a citar aquella frase tan utilizada en el fútbol: "equipo que gana no se toca". Es así que este producto, lanzado en 1967 como evolución del Mercedes Benz 1112, no

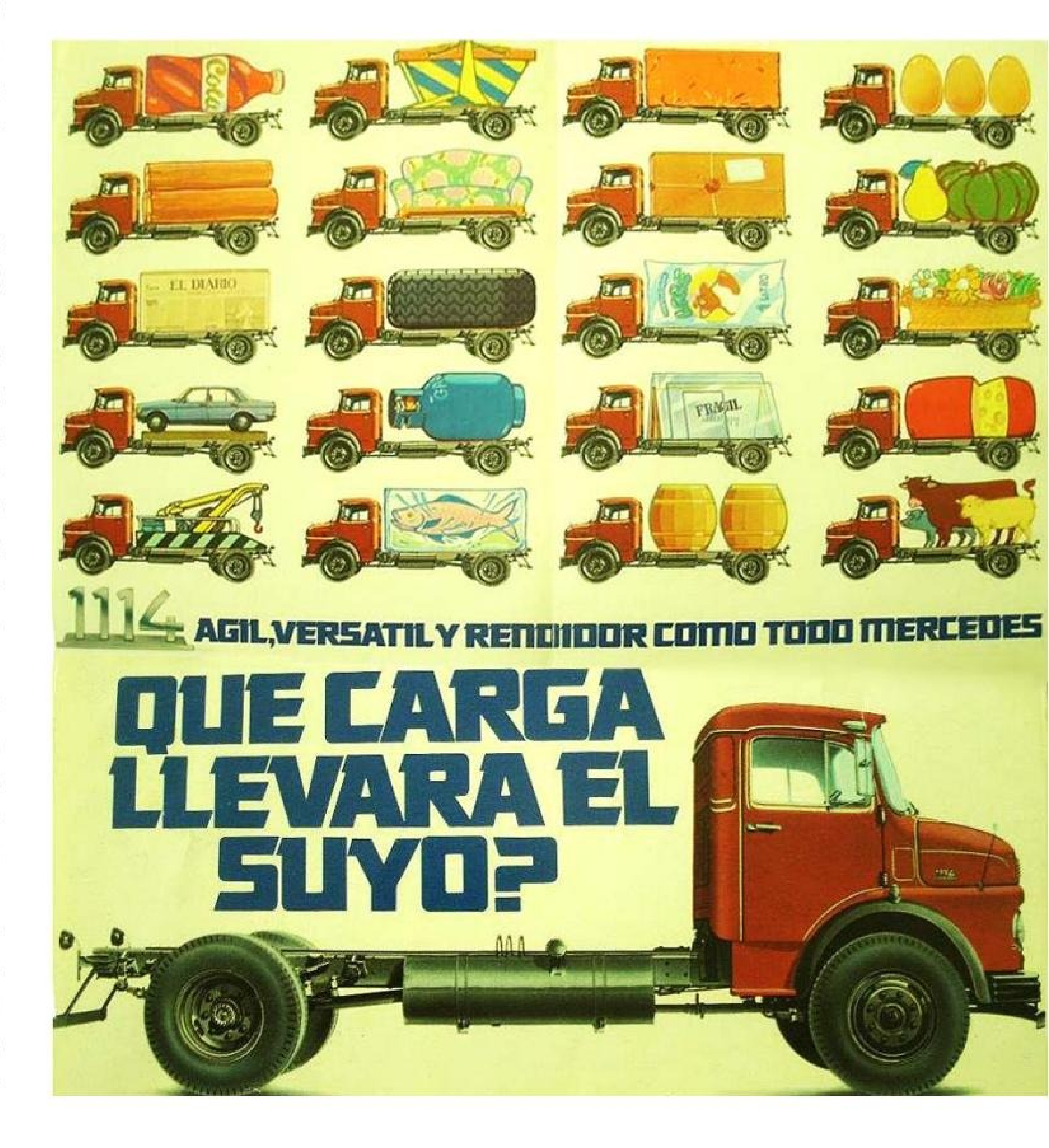
ofrecía ninguna novedad estética con respecto a su antecesor, sino que los mayores cambios estaban en su conjunto mecánico.

Dejando de lado el motor OM 321 de 110 hp, apodado "carbonero", el 1114 fue equipado con el OM 352, un 6 cilindros de 5675 cc, 140 hp a 2800 rpm e inyección directa, una caja de 5 velocidadesbajo licencia ZF y el mismo diferencial Eaton de alta y baja que equipaba al 1112.

Todos estos datos del motor permanecieron invariables desde 1967 hasta 1991, cuando cesó su producción. Solamente cambiaban detalles como el compresor con base de 4 bulones (antes de 3) y la carga del aceite en la tapa de válvulas a partir de la incorporación de la dirección hidráulica (ya que el caño de carga de aceite quedaba en la posición de la bomba hidráulica, cosa que el ingenio criollo solucionó haciendo un caño "reforma" si se quería agregar la dirección hidráulica a un modelo anterior).

Donde si hubo algunos cambios significativos fue en su estética. Cuando salió, en 1967, incorporaba una parrilla cuadriculada con una barra cromada horizontal (lo cual lo diferenciaba del 911), dividida en el centro por la típica estrella. Los faros tenían marco cromado plano, presentaba dos escobillas enfrentadas en su barrido y el techo bajo.

Para fines de 1977, se produjo el único cambió que diferenció al 1114 en dos etapas. Apareció la cabina "panorámica", presentada en Alemania a fines de los 60, postergada aquí por lo mencionado antes



acerca de la política de no arriesgarse a cambiar un producto exitoso.
Esto produjo la clasificación de los 1114 entre "techo bajo" y "panorámico" o "techo alto". Mantenía las dos escobillas enfrentadas y para 1978 la parrilla cambiaba por una de barras horizontales separadas, con la estrella en el centro solamente. Los faros aumentaron un poco su tamaño, mientras que el marco se mantuvo plano y cromado.
Hacia 1983, con los modelos 1518 y 1514 en producción, y un fugaz paso del 1521, se unificaron las cabinas que pasaron todas a tener tres escobillas. Además, desaparecieron los tensores internos que iban desde el radiador hasta el parallamas.
En 1984 se produjo el último cambio de los 1114. Los faros fueron remplazados por unos más chicos con marco plástico en color negro mate y el anagrama del capot, también en negro mate, solo llevaba la leyenda 1114 sin las especificaciones de licencia que venía en el cromado. Pero había novedades más importantes. Se ensancharon los pasarruedas delanteros, ya que empezaron a equiparse con las masas de 10 bulones, lo cual aumentaba la trocha.
Esta serie fue equipada con frenos por aire completos, en reemplazo del sistema combinado hidráulico con servo de aire comprimido, algo que se le criticaba frente a modelos de la competencia que ya lo ofrecían con 10 años de antelación.
Aunque en 1991 se anunció su cese de producción, esta se mantuvo hasta 1992 debido a que la línea de montaje para su sucesor, el 1215, todavía no estaba lista.
El 1114 se ofreció en 5 versiones:
L: Para utilizarlo como chasis de reparto urbano o combinación chasis-acoplado.
LS: Para utilizarlo como unidad tractora de semirremolques.
LK: Para utilizarlo en obras, como volcador, equipo volquete, etc.
LA: Para utilizarlo en tareas *off-road* por su condición de doble tracción, generalmente empleado por las fuerzas de seguridad, militares, etc.
LO: Para carrozado como colectivo.
Cada una de estas opciones tenía diferentes distancias entre ejes y relaciones de diferencial, acorde al uso destinado.
Seguramente no pasó desapercibida la opción LO, ya que son los colectivos con los que los argentinos tenemos una conexión casi sentimental, pero eso quedará para otra oportunidad donde nos dediquemos en exclusiva a ese modelo.⌘

37 velitas en el sur



Aprovechando el fin de semana patrio del 25 de mayo, la gente del Club Amigos de Automóviles Antiguos (CAdeAA) organizó una exposición para festejar su 37º aniversario. El lugar elegido para la muestra no podía ser más apropiado: el Museo Ferroviario Bonaerense de Avellaneda. En esta vieja estación, cabecera del extinto Ferrocarril a La Plata (clausurado en 1977 para pasajeros y en 1992 para cargas), el tiempo parece suspendido y una valiosa colección de faroles, uniformes, teléfonos, telégrafos, boletos, relojes, muebles, libros contables y fotografías permite revivir aquellos días gloriosos del transporte ferroviario.

Sus andenes que alojan coches reservados, volantas, carrozados en madera, entre ellos, uno de uso presidencial, ofrecen el marco





Motos y autos históricos en una extensa línea de tiempo (Arriba izq.). Fachada de la vieja Estación Avellaneda (Arriba der.). Colectivos históricos y clásicos nacionales (Abajo).





ideal para un apropiado maridaje con los autos clásicos e históricos.

Por razones de espacio, CAdeAA no pudo llevar todos los ejemplares que tienen sus socios, por lo que debieron seleccionar unidades fabricadas entre 1914 y 1981, entre ellos, espectaculares autos antiguos, motos y colectivos. Las gemas fueron dispuestas a lo largo del andén central en una completa y prolija línea de tiempo poblada de autos de origen nacional, europeo y norteamericano.

Hubo de todo. Desde los infaltables Ford "A", hasta un impecable Torino Tiwle descapotable. Económicos Fiat 600 y Topolino y un aristocrático Rolls Royce. Los tuercas pudieron disfrutar de algunas baquets y emocionarse con las recordadas cupecitas del TC. También se exhibieron vehículos de guerra como motos y un Jeep Willys.

La muestra fue enriquecida con un variado autojumble y una atractiva colección de maquetas de autos a escala.

No pasó desapercibido el detalle de un disc-jockey manejando discos de pasta con música de charleston y otros ritmos que nos hacían creer que estábamos viviendo la misma época de los vehículos expuestos. ⌘

Una vida con los c



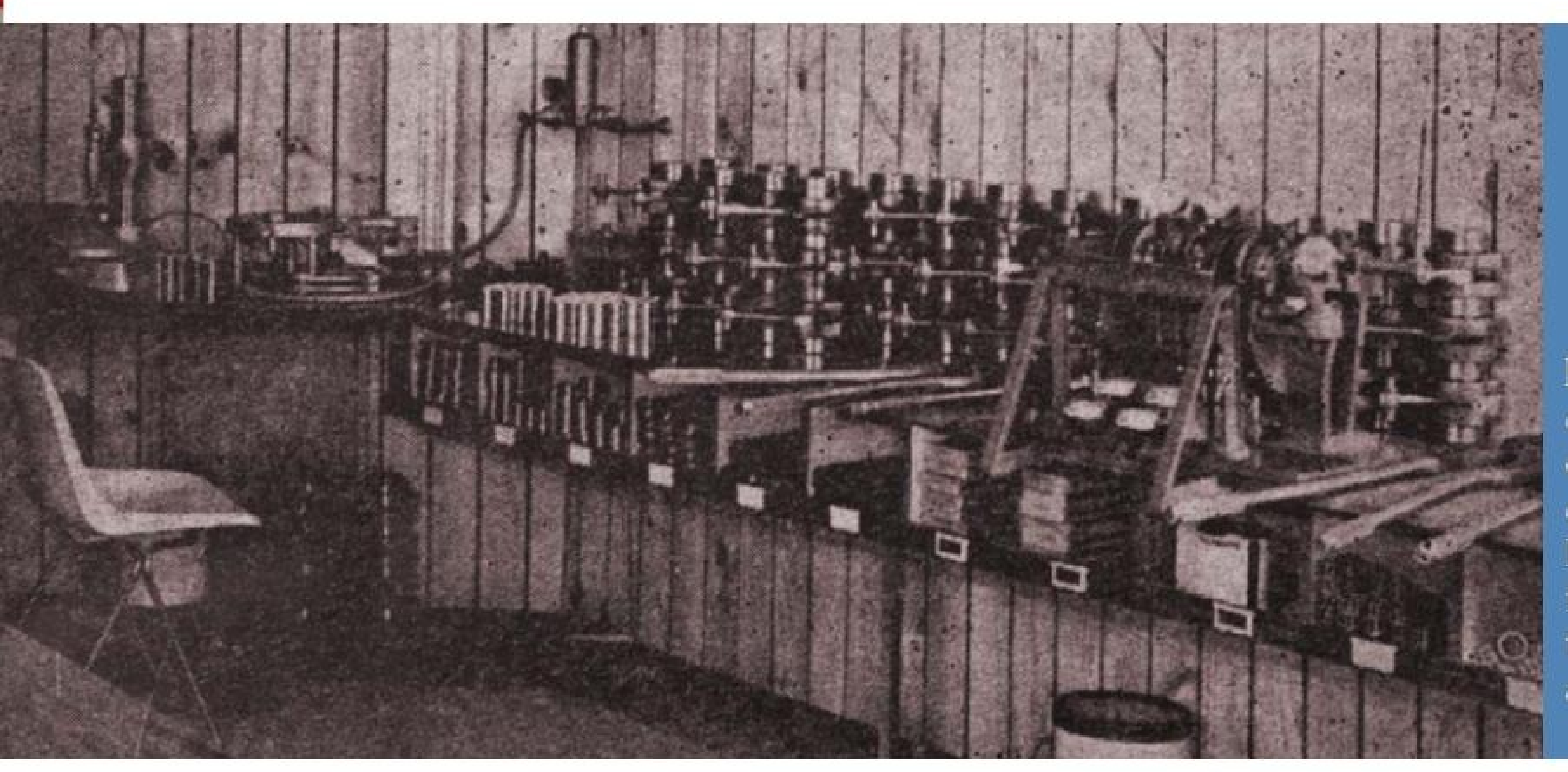
En 1945 finalizaba la segunda Guerra Mundial. En nuestro país, sus secuelas se habían hecho sentir con la crucial escasez de combustibles e insumos básicos para la industria. Eran tiempos de un parque motor pauperizado y envejecido, el conflicto había cerrado las importaciones desde 1942 y la crítica falta de repuestos aguzaba el ingenio de los mecánicos para mantener en condición de marcha los pocos vehículos que aún podían hacerlo.

Osvaldo Meloni era uno de ellos. En los años previos, había trabajado en un taller mecánico especializado en automóviles equipados con motores de dos tiempos, en particular, los Wanderer y DKW dos cilindros de preguerra. Confiado en la experiencia adquirida, ese mismo año Osvaldo abrió un taller junto a un socio. La firma Meloni y Tortorici se instaló en Las Heras 3453 de Buenos Aires. Comenzó como taller mecánico y, tiempo después, en un altillo se instaló el almacén de repuestos. Los primeros, eran totalmente importados hasta que se encaró la producción local de algunas piezas con matricería desarrollada en el propio taller.

El negocio comenzó a prosperar a medida que se reabría la importación de automóviles y la estatal IAME entregaba las primeras unidades del Institec Justicialita impulsadas por

cuatro anillos

Desde hace más de seis décadas, *el apellido Meloni mantiene un vínculo estrecho con la marca Auto Union.*



El laboratorio de reacondicionamiento de cigüeñales en una foto publicitaria de los años 60.

motores dos tiempos similares a los de la marca alemana.
Con la radicación industrial de las grandes fábricas y, en particular, con la producción local de los Auto Union, la actividad se expandió rápidamente. En 1961, se abrió una sucursal en la calle Donato Álvarez 90. Más tarde se compró un terreno lindante con el local de la calles Las Heras y se construyó un edificio para alojar toda la sección de repuestos y administración. A partir de 1966, comenzó a funcionar la rectificadora y el laboratorio de reacondicionamiento de cigüeñales y en 1969 se abrió una sucursal nueva en Olivos sobre la Avenida Maipú. Por entonces, la sociedad pasó a denominarse Meloni Hermanos, luego de que Tortorici se retirase del negocio en 1962 y se incorporara Oscar, el hermano menor de Osvaldo.
Cuando IASFSA (Industria Automotriz Santa Fe S.A.) comenzó a fabricar en Argentina algunos modelos Auto Union les propuso ser concesionario oficial de la marca. La condición era que debían trabajar exclusivamente con repuestos originales, razón por la cual fue declinado el ofrecimiento. Sin embargo, Meloni Hermanos fue nombrado primer taller autorizado de Auto Union.
Además de brindar servicio y repuestos a los propietarios particulares, la firma siempre





apoyó a los pilotos que corrían con la marca de los cuatro anillos. Los blocks y los cigüeñales se preparaban en el taller. A los cigüeñales se les hacía alguna mejora para que tengan mejor lubricación, se practicaban cortes a las bielas y se modificaban algunos motores para obtener algunas vueltas más. A cada piloto se le entregaba un paquete de repuestos como cables de embrague, palieres, distribuidores armados, puntas de eje, crucetas, mangueras, correas y otros elementos mecánicos. También se los apoyaba publicitariamente. En 1964, se constituyó un equipo con siete autos que llevaban la publicidad de la firma.

Gradassi, Castellani y otros pilotos de Auto Union tenían sus propios preparadores, pero algunos como Formisano rectificaban los motores en los talleres de Meloni Hermanos. "El Auto Union se vendía muy bien. Una de las claves era el buen servicio de post venta y la buena provisión de repuestos en todo el país, muchos de ellos, eran enviados por nosotros", recuerda Edgardo, sobrino de Oscar e integrante de la empresa desde 1963. "Fue un auto muy noble. Era muy cómodo, podían viajar seis personas tranquilamente. Yo tuve dos, viajé mucho y nunca me dejaron. Económicamente no era ventajoso, la mezcla del combustible con el aceite lo encarecía un poco más comparado con un motor de 4 tiempos."

El ciclo ascendente que había marcado los primeros años de actividad comenzó a rever-





A más de 45 años del cierre de la fábrica, aún se consiguen repuestos como aros, pistones, bielas y juntas. Los trabajos de rectificación de motores siguen en la actualidad.

tirse al iniciarse la década de 1970, luego de que se discontinuara en el país la producción de DKW. En 1972, se cerró el taller mecánico; en 1973, la sucursal de Olivos y en 1975, la de Donato Álvarez. Todo se concentró en el local de la calle Las Heras. Se redujo el personal y en 1977 el taller se trasladó a la calle Cabrera, en el barrio de Palermo, en donde se concentró la casa de repuestos, la rectificadora y el taller de cigüeñales. En 1988, los hermanos Meloni abandonaron la actividad y se la ofrecieron a tres empleados de confianza: Cerezo, Cantalupi y Edgardo Meloni. Frente a la disyuntiva de ser indemnizados o continuar con el negocio, optaron por la segunda opción. Siguieron en ese local hasta 2007 para luego trasladarse a la dirección actual, Cabrera 3724.

Reconvertidos en Meloni S.R.L., la firma continúa activa con el envío de repuestos y partes no solo al interior del país, sino también a Brasil y Uruguay. Fiel a una tradición, en la actualidad siguen apoyando a los pilotos que corren con la marca.

A más de 45 años del cierre de IASFSA, todavía se consiguen repuestos. Hay fábricas de cables, mangueras y artículos de goma para reposición. Hay stock de pistones, aros, rulemanes y rodillos. Algunas piezas como los pernos para los bujes de las bielas se hacen en el taller.

"Auto Union es toda mi vida. Comencé a los 18, hoy tengo 70. Toda mi vida dentro de ´DKV´", concluye Meloni. ⌘